

Muoversi con rispetto

di don Gianni Antoniazzi

La qualità dei trasporti decide il destino di una comunità. Tra il Duecento e il Cinquecento, quando le rotte commerciali correvano sull'acqua, Venezia fu il cuore pulsante d'Europa, al pari di Londra e Parigi. Quando poi la storia ha imboccato i binari, l'asfalto e il cielo, la città d'acqua ha faticato a tenere il passo. Un territorio escluso dalla viabilità rischia l'oblio, come accade, per esempio, ad alcuni paesi montani della vecchia Cavallera lasciati fuori ora dall'autostrada.

Tre indicazioni. Per noi cristiani la viabilità non è solo tecnica o urbanistica ma tocca la vita e persino la salvezza. Gesù ha percorso a piedi migliaia di chilometri per incontrare gli uomini; san Paolo ha affrontato pericoli e naufragi per testimoniare la fede. Seconda questione: la sicurezza. Già nella parabola del Buon Samaritano la via da Gerusalemme a Gerico era insidiosa e minacciata dai briganti; dopo 2000 anni, dobbiamo ancora lavorare perché le strade diventino sicure.

Il terzo nodo riguarda il Creato. Anche nell'antichità migliaia di cavalli e muli ricoprivano le strade di città con escrementi e inquinavano le falde idriche (chi entrava in casa doveva lavarsi i piedi: nell'Ultima Cena lo fece Gesù). Oggi i nostri trasporti consumano risorse critiche e riscaldano il clima. Da cristiani sosteniamo l'innovazione scientifica e la moderazione: se possibile torniamo a usare i piedi, la bicicletta e i mezzi pubblici. È un gesto di responsabilità verso la "casa comune".



Condividere le ruote

dalla Redazione

Muoversi in modo più sostenibile non significa necessariamente rinunciare alla comodità. Autobus, treni, tram, biciclette, bike sharing e spostamenti a piedi stanno conquistando uno spazio sempre più importante nelle abitudini degli italiani, anche se l'automobile resta ancora il mezzo dominante. I dati dell'Osservatorio Audimob di Isfort, diffusi da Istat, mostrano che nel primo semestre del 2025 la "mobilità collettiva" rappresentava l'8,9% degli spostamenti degli italiani, in crescita rispetto all'8% dello stesso periodo del 2024. E anche la mobilità ciclistica è in crescita. Nello stesso periodo, la quota degli spostamenti effettuati in automobile è poi scesa al 60,8%, dal 63,1% del primo semestre 2024. Se si considerano però solo gli spostamenti casa-lavoro, l'auto resta la protagonista indiscussa: la usano oltre 7 italiani su 10.

Fatto sta che si sta vedendo un cambiamento nel modo in cui gli italiani si muovono. Cambiamento che non riguarda soltanto il trasporto pubblico tradizionale. La sharing mobility

(l'insieme dei servizi che permettono di utilizzare biciclette, scooter o automobili condivisi per il tempo necessario, senza doverne essere proprietari) si è ormai consolidata come complemento agli spostamenti urbani. Secondo l'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, nel 2024 in Italia erano presenti oltre 40 mila biciclette condivise e l'intero comparto della mobilità condivisa ha registrato circa 50 milioni di spostamenti. Nello specifico, il bike sharing è uno dei servizi in maggiore crescita. Nel 2024 i noleggi dei servizi free-floating hanno raggiunto 12,2 milioni, il 26% in più rispetto al 2022 e oltre il 162% in più rispetto al 2021. Nei servizi free-floating le biciclette non devono essere ritirate o riconsegnate in una stazione fissa: possono essere prese e lasciate in qualsiasi punto dell'area coperta dal servizio, secondo le regole stabilite dall'operatore. La diffusione resta concentrata soprattutto nelle città in cui il servizio è disponibile e si inserisce in un sistema di mobilità integrata insieme a bus, metropolitane e treni.

Parlando di mobilità, poi, non si può non considerare un vantaggio enorme lo spostarsi in bici o a piedi: si riduce l'inquinamento ma ci si aiuta anche a rimanere in salute; camminare e pedalare trasformano infatti una parte degli spostamenti quotidiani in attività fisica. L'Organizzazione mondiale della sanità evidenzia che la mobilità attiva è associata a una riduzione del rischio di diverse malattie croniche. Secondo le evidenze raccolte dall'OMS, 30 minuti di camminata o 20 minuti di bicicletta nella maggior parte dei giorni sono associati a una riduzione di almeno il 10% del rischio di mortalità. Il pendolarismo attivo è inoltre collegato a una riduzione di circa il 10% del rischio di malattie cardiovascolari e del 30% del rischio di diabete di tipo 2.

Anche il trasporto pubblico tradizionale (bus, tram e treni) può avere un effetto positivo indiretto sulla salute, perché richiede spesso un tratto a piedi o in bicicletta per raggiungere la fermata e contribuisce a ridurre traffico, rumore e inquinamento atmosferico. L'OMS considera infatti il passaggio dall'auto privata ai mezzi pubblici una strategia capace di produrre benefici ambientali, sanitari e sociali. La mobilità sostenibile non è quindi soltanto una scelta per l'ambiente, ma anche per la qualità della vita. Usare il trasporto pubblico, andare in bicicletta o camminare quando le distanze lo consentono significa contribuire a ridurre traffico ed emissioni e aumentare il movimento nella vita quotidiana. La sfida dei prossimi anni sarà rendere queste alternative sempre più semplici, capillari e affidabili, così che scegliere un mezzo sostenibile diventi la soluzione più pratica per muoversi.





Quale mezzo?

di Matteo Riberto

Per lasciare più spesso l'auto in garage non basta avere autobus, treni e piste ciclabili: bisogna anche sapere come utilizzarli. La tecnologia, in tal senso, ci viene in aiuto: oggi uno smartphone può diventare infatti un piccolo navigatore della mobilità sostenibile, capace di combinare mezzi pubblici, bicicletta e percorsi a piedi. Ecco allora una serie di applicazioni utili.

A Venezia c'è innanzitutto l'*AVM Venezia Official App*, l'app ufficiale di AVM/ACTV. Permette di consultare orari e percorsi di autobus, tram e vaporetti: consente anche di acquistare i biglietti direttamente dallo smartphone. Insomma, è in cima alla lista per chi si vuole spostare in città. Un'alternativa molto semplice per chi si muove in laguna è *CheBateo?*. L'app è dedicata agli orari dei vaporetti e permette di cercare le partenze - anche per date e orari futuri - di impostare fermate e percorsi preferiti.

Se le prime due app sono pensate specificamente per muoversi a Venezia e Mestre, quelle che seguono sono strumenti più generali, utilizzabili anche in molte altre città italiane e non solo.

Per chi cerca uno strumento completo c'è *Moovit*, che permette di pianificare gli spostamenti con il trasporto pubblico e di consultare orari, percorsi e, dove disponibili, informazioni in tempo reale. Può inoltre combinare diverse modalità di spostamento, compresa la bicicletta, ed è presente in numerose città italiane. È quindi particolarmente utile quando non si vuole semplicemente conoscere l'orario di un autobus, ma trovare la soluzione più adatta per raggiungere una determinata destinazione. Un'altra possibilità è *Citymapper*, particolarmente utile nelle città più grandi. L'app confronta diverse soluzioni per raggiungere una destinazione e permette di combina-

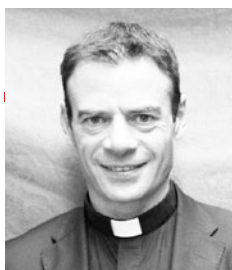
re trasporto pubblico tradizionale, bicicletta, servizi di bike sharing e spostamenti a piedi, offrendo anche indicazioni passo passo e informazioni in tempo reale. In questo modo la scelta del mezzo diventa parte stessa della pianificazione del viaggio.

Per chi si muove soprattutto in bicicletta può essere utile *Komoot*, che consente di pianificare percorsi per bici e camminate. È pensata sia per gli spostamenti quotidiani sia per organizzare itinerari nel tempo libero. Un'altra possibilità è *Bike Citizens*, dedicata alla mobilità ciclistica urbana. L'app offre strumenti per organizzare percorsi in bicicletta e può essere utile a chi vuole scegliere itinerari adatti alle due ruote, anche quando l'obiettivo non è semplicemente arrivare nel minor tempo possibile.

Infine, ci sono alcune app che possono rivelarsi molto utili per proteggersi dal caldo durante gli spostamenti. Una di queste si chiama *ShadePath* ed è pensata per trovare un percorso più confortevole, anziché semplicemente quello più veloce. Cerca gli itinerari più riparati dal sole tenendo conto dell'ombra disponibile lungo il percorso. Può essere utilizzata per camminare, correre o andare in bicicletta.

Certo, non esiste un'app capace di risolvere ogni problema della mobilità urbana. E nessuna tecnologia può sostituire una rete di trasporto pubblico efficiente o infrastrutture pensate per chi cammina e pedala. Può però fare una cosa molto più semplice: mostrarci che, per arrivare a destinazione, esistono alternative che spesso non prendiamo nemmeno in considerazione. Per cambiare mezzo, a volte, basta sapere semplicemente quale prendere.





La viabilità dell'integrazione

di don Gianni Antoniazzi

Il nostro territorio invecchia rapidamente e a 60 anni, lo capisco bene. Visto il nostro rigido inverno demografico, accogliere chi sceglie di raggiungerci non è soltanto uno slancio di generosità cristiana: è una scelta ragionevole, indispensabile per ridare linfa e speranza alla nostra società, sempre che vogliamo un qualche futuro.

Ritengo dunque fondamentale imparare a far spazio per gli immigrati. Essi compiono la fatica immane di partire, lasciando affetti e radici in terre dove l'avvenire si è spento. Vengono a chiederci di tracciare

insieme un cammino condiviso. Se vogliamo essere saggi, dobbiamo saper costruire una vera «viabilità dell'integrazione». I proclami astratti fanno vomitare. Di fronte a chi parla di accoglienza, sia con la Fondazione Carpinetum che con la parrocchia, ci sforziamo di costruire una strada concreta per un futuro condiviso.

Di fatto serve insegnare la lingua, trasmettere competenze lavorative, far comprendere i nostri riferimenti sul valore del tempo, della famiglia e della dignità della persona. Significa anche educare al senso civico,

facendo conoscere certamente i diritti, ma anche i doveri che spettano a ciascuno. È una viabilità che richiede fatica, pazienza e dedizione quotidiana per anni, esattamente come l'impegno che i genitori spendono per accompagnare un figlio lungo la strada della vita. Liquidare la questione con i soli respingimenti è miope; limitarsi a vuote parole d'accoglienza senza strutture è altrettanto sterile. Serve un lavoro paziente e rigoroso, consapevoli che il frutto dell'integrazione sarà proporzionato alla serietà dell'impegno profuso.

In punta di piedi

La sicurezza non può attendere

C'è un tratto di strada a Mestre che racconta bene quanto la sicurezza viaria sia un dovere morale prima che amministrativo. È il collegamento tra la rotonda degli Arzeroni e via Marsala, realizzato interamente a spese della Fondazione Carpinetum quando ne ero presidente, per servire i terreni su cui oggi sorgono i Centri don Vecchi 5, 6, 7 e 9 e il Centro di Solidarietà Cristiana Papa Francesco. Quella strada fu poi ceduta gratuitamente al Comune, come suggerito

dall'allora assessore Ezio Micelli per il bene pubblico, ricevendo precise rassicurazioni sulla sua cura e manutenzione. Rassicurazioni confermate anche in campagna elettorale dall'attuale amministrazione, ma rimaste incompiute.

Oggi quel passaggio è un'arteria critica: tra le 15:00 e le 18:00 è attraversata da circa mille persone a piedi ogni giorno. Con il buio dei prossimi mesi, delle 16:30 si trasforma in un pericolo costante: mancano l'illuminazione

e segnaletica orizzontale, mentre le auto attraversano il flusso pedonale prima di trovare parcheggio. Dobbiamo davvero aspettare l'incidente per intervenire? Tina Merlin scriveva che «l'Italia ha un grande cuore che batte solo per piangere sulle disgrazie, mai per prevenirle». Qui non servono opere titaniche: bastano segnaletica chiara, lampioni e un marciapiede protetto. Va ricordato con onestà intellettuale che fu solo Renato Boraso a intervenire in modo concreto e lo fece per sistemare la strada pubblica di accesso ai don Vecchi 1 e 2. Non ebbe tornaconti personali di qualsivoglia natura e di lui serve ricordare anche il bene.

Torniamo a noi. Abbiamo sempre collaborato apertamente col Comune intero, maggioranza e opposizione. Esso ha ricevuto gratis questa strada. Serve adesso mantenere la parola data e sistemare la viabilità per la sicurezza e la dignità di tutti.





Amica bici

di Daniela Bonaventura

È notizia recente: il sindaco di Como ha vietato la circolazione alle biciclette in gran parte del centro città. Un po' di tempo fa fu investito da una bici e promise che avrebbe imposto questo divieto e così ha fatto. La cosa mi ha un po' infastidito per tre motivi. Primo, se fosse successo a un cittadino "normale" non sarebbe stato imposto alcun divieto. Secondo, in un periodo in cui tutto aumenta, girare in bicicletta fa bene al portafoglio e fa bene alla salute. Terzo, usare meno l'automobile fa bene all'ambiente.

Io uso la bicicletta da quando ero bimba; in centro, in autobus (anzi in filovia) andavo solo se dovevo passeggiare. Per le spese si usavano le due ruote, potevi arrivare fino al negozio o al banchetto desiderato e potevi caricare le borse senza trasportare il peso a mano.

Per anni ho pedalato per raggiungere il posto di lavoro, ancor oggi vado al mercato rigorosamente in bicicletta. Il centro di Mestre non è adatto per arrivarci in automobile, pochi parcheggi e non proprio economici. La bicicletta, poi, mi rende energica e allegra: una volta can-

tavo a voce alta, la vecchiaia mi ha reso più timida. Pedalare lungo il viale mi fa incontrare amici e conoscenti e chiacchierare amabilmente per un tratto di strada è sempre piacevole.

La bicicletta sta avendo molto successo anche come mezzo per trascorrere le vacanze "on the road": ci sono un sacco di itinerari in tutta Italia (all'estero anche di più) che fanno conoscere da vicino paesi altrimenti sconosciuti. Certo, a volte è necessaria la pedalata assistita, l'aiutino della bici elettrica per capirsi, ma questo dà la possibilità di vivere una vacanza alternativa anche a chi non è più giovanissimo, o è un po' appesantito o non ha fatto un allenamento mirato.

In questi giorni in montagna ho incontrato tantissimi ciclisti, non solo sulla strada asfaltata, ma anche lungo i sentieri e quale sorpresa quando ho visto che sulle seggiovie ci sono anche dei moderni porta biciclette. Vedere così tante bici appoggiate alle rastrelliere dove d'inverno si appoggiano gli sci mi fa fatto sorridere ma mi ha anche confermato che questa sarà, pro-

tabilmente, il tipo di vacanza più gettonata in futuro.

Credo che andare in vacanza pedalando sia una scelta coraggiosa e chi la fa impara a gestire un bagaglio minimale perché il peso non deve essere zavorra e anche questo è educare ed educarsi a liberarci delle cose superflue. Io, per prima, ad esempio, farei tanta fatica, ma forse sarebbe importante per riscoprire e ritrovare la bellezza della semplicità.

Spero che il sindaco di Como riveda la sua scelta, spero che chi corre sulle strade in automobile riesca ad accettare la presenza dei ciclisti, come spero che questi ultimi cerchino di non viaggiare più - come spesso accade - in gruppo sparso ma "in fila indiana". Tutti possono convivere in maniera civile rispettandosi reciprocamente.

E magari canticchiando la canzone di Francesco Baccini: "...E con la bici fuggiamo e chi lo sa, si parte sul serio dai, partiamo alla grande, partiamo da star! Sotto questo sole è bello pedalare, sì: ma c'è da sudare! Sotto questo sole, rossi col fiatone e neanche da bere..."



Editrice L'incontro

Il settimanale *L'incontro* è pubblicato in 5 mila copie in distribuzione gratuita in tutta la città, ma può essere letto anche con la versione digitale scaricabile dal sito internet www.fondazionecarpinetum.org. La nostra editrice pubblica inoltre: *Sole sul nuovo giorno*, un quaderno mensile utile per la meditazione quotidiana; *Il libro delle preghiere, delle verità e delle fondamentali regole morali per un cristiano*, edito in 8 mila copie.



Spostarsi in sicurezza

di Edoardo Rivola

Negli ultimi anni si sono diffusi i monopattini elettrici, tra i giovani ma anche tra gli adulti. Sono sicuramente mezzi comodi ma pericolosi se non utilizzati responsabilmente

“Usare la testa” non è solo un modo di dire: quando si parla di monopattini elettrici, la testa va usata davvero. Prima di tutto significa guidare con attenzione, essere vigili e utilizzare il mezzo con prudenza e nel rispetto delle regole. Da alcuni mesi il casco è diventato obbligatorio, sia per chi usa un monopattino privato sia per chi utilizza quelli in sharing. Questa e altre modifiche alle norme sono state introdotte a causa dell'uso spesso indiscriminato del mezzo, che ora è obbligatorio assicurare. Basta guardarsi intorno per vedere comportamenti che non dovrebbero esistere: persone che sfrecciano a velocità eccessiva, chi trasporta un passeggero e, nei casi peggiori, addirittura due. Personalmente ho visto genitori accompagnare i figli a scuola in tre sullo stesso monopattino, tutti senza casco. Forse sono partito con un tono troppo polemico, ma è difficile non esserlo quando si vedono certe situazioni. Va però detto che questi sono i comportamenti sbagliati di una minoranza: moltissime persone usano

il monopattino in modo responsabile. Non esiste nemmeno un'età precisa per chi lo utilizza, anche se i giovani sono certamente la categoria più numerosa. Un altro problema riguarda il parcheggio dei monopattini. Troppo spesso vengono lasciati ovunque. Il disagio maggiore è causato da chi li abbandona in punti pericolosi o dove intralciano il passaggio di pedoni e ciclisti. L'utilità del monopattino è indiscutibile: permette di spostarsi rapidamente, aiuta a ridurre il traffico e consente di utilizzare piste e percorsi dove è autorizzato il transito. Cerchiamo però di usare la testa, sempre, nel rispetto di tutti coloro che vivono e si muovono nella nostra città.

Panorami aperti

Oggi, oltre ai monopattini, abbiamo anche biciclette assistite ed elettriche che aiutano a percorrere distanze più lunghe rispetto ai modelli tradizionali che tutti abbiamo conosciuto fin da piccoli. Se aggiungiamo anche la moto, tutte queste soluzioni hanno qualcosa in comune; permettono di

vivere il viaggio in modo diverso, lasciandoci osservare e ammirare i panorami che ci circondano. Con mezzi chiusi, come auto o autobus, questa sensazione si perde. Naturalmente la priorità resta sempre la sicurezza alla guida, ma le due ruote offrono anche la possibilità di raggiungere luoghi che con altri mezzi sarebbero più difficili se non impossibili da visitare. Va detto che ogni mezzo ha il suo utilizzo. Il monopattino è ideale per gli spostamenti in città e per brevi distanze. La bicicletta permette di allungare il percorso, a seconda del modello utilizzato. La moto, invece, apre praticamente ogni orizzonte. In tutti i casi c'è un vantaggio comune: raggiungere un luogo con facilità e potersi godere il paesaggio lungo il tragitto.

Tornando al monopattino, va detto era conosciuto da tempo ma la vera diffusione è arrivata con i modelli elettrici e con i servizi di sharing. Per

Donazioni per aiutare il Centro

Per tutti coloro che desiderano donare per aiutare la nostra attività, e lo fanno con bonifico bancario, nella causale della donazione aggiungano il proprio Codice Fiscale e/o Partita Iva. In questo modo possiamo rilasciare una ricevuta. Questa potrà essere utilizzata nella dichiarazione dei redditi per dedurre il 35% dell'importo della donazione. Qui di seguito i riferimenti per le donazioni: Iban IT88 O 05034 02072 0000 0000 0809 intestato Associazione Il Prossimo odv - Centro di Solidarietà cristiana Papa Francesco. L'associazione può essere sostenuta anche con un lascito testamentario: per informazioni contattare i numeri 3494957970 o 3358243096.



molti cittadini ha rappresentato una soluzione pratica e veloce, soprattutto per chi doveva raggiungere il posto di lavoro utilizzando più mezzi. La possibilità di piegarlo e trasportarlo come un bagaglio ha fatto risparmiare tempo a tanti lavoratori negli spostamenti quotidiani. La comodità è fuori discussione, così come il risparmio di tempo. Sarebbe bello utilizzare almeno una parte di quel tempo guadagnato per fermarsi ad ammirare panorami e luoghi che magari, fino a ieri, non avevamo mai notato.

Al Centro di Solidarietà

Anche nella zona degli Arzeroni, dove si trovano i Centri Don Vecchi 5, 6, 7 e 9 e il Centro di Solidarietà Papa Francesco, la presenza di monopattini e biciclette è aumentata. Un contributo importante è arrivato anche dagli studenti universitari che vivono nella Casa Studentesca San Francesco, ospitata al primo piano del CDV9.

La Fondazione e Il Prossimo hanno realizzato un deposito coperto e sicuro per le biciclette, a disposizione di chi frequenta il CDV9. L'obiettivo è mantenere ordine e sicurezza, evitando biciclette lasciate sulla strada o appoggiate alle recinzioni.

Sono stati installati anche portabiciclette del Comune, sia all'esterno sia all'interno del Centro Papa Francesco, così da offrire a tutti uno spazio adeguato dove parcheggiare il proprio mezzo. Resta però il problema dei collegamenti con i mezzi pubblici. Gli orari della linea 3 sono ancora troppo limitati e, soprattutto per molti giovani, l'ultima corsa arriva troppo presto. Per questo diverse persone sono costrette a spostarsi con biciclette o monopattini verso altre zone per trovare autobus più frequenti. Si sente poi ancora la mancanza del prolungamento della linea 24H, che oggi si ferma davanti a Decathlon. Molti, per comodità, attraversano la grande rotonda invece di utilizzare il sottopassaggio che passa dietro al McDonald's lo ripeto, è pericoloso. È una situazione che era già emersa con l'apertura

dei primi Centri Don Vecchi e che è aumentata con il Centro Papa Francesco e, ancora di più, con il CDV9. C'è poi il problema dei parcheggi. Negli orari di maggiore affluenza del Centro Papa Francesco si creano difficoltà perché molte persone parcheggiano dove capita. Nonostante siano stati delimitati alcuni spazi per permettere al bus di effettuare le manovre in sicurezza, restano criticità dovute anche alla segnaletica orizzontale e verticale non ancora completata. In questi giorni sono invece ripresi i lavori per realizzare nuovi parcheggi dotati di colonnine di ricarica elettrica. Ci auguriamo che, una volta conclusi, si possano riprendere i contatti con l'amministrazione comunale per trovare una soluzione definitiva ai problemi di mobilità in una zona ormai molto frequentata. Proprio mentre stavo terminando questo articolo, nonostante il Centro fosse chiuso, un signore è arrivato per donare giochi e altro materiale destinato ai bambini. Tra gli oggetti c'erano anche una bicicletta e due monopattini. Non è una novità: tra i giochi che mettiamo gratuitamente a disposizione dei bambini ci sono sempre stati anche piccoli monopattini, molto apprezzati dalle famiglie.

Un grazie a Cipriani Food

Ogni tanto è giusto fermarsi e dire grazie a chi sostiene concretamente il nostro lavoro durante l'anno. In questi giorni abbiamo effettuato tre

viaggi a Losson di Meolo, sede operativa di Cipriani Food, per ritirare dieci bancali di prodotti alimentari: sei bancali di "fugassa" e quattro di sugo al pomodoro. Cipriani Food Venezia 1931 fa parte di Cipriani Industria Srl. Non serve raccontarne tutta la storia: basta il nome di Arrigo Cipriani, oggi novantaquattrenne, imprenditore visionario che ha creato un'eccellenza conosciuta in tutto il mondo e dato prestigio alla città di Venezia. Da anni la collaborazione con Cipriani Food è diventata una realtà consolidata e ci auguriamo che possa continuare ancora a lungo. Nel corso dell'anno riceviamo in dono molti prodotti: panettoni, fugasse, sughi, pasta, il celebre Bellini, acque toniche e, in alcuni periodi, anche prodotti salati come arachidi, olio e aceto. Una grande varietà di alimenti che, per le persone che si rivolgono al nostro Centro, rappresenta davvero un aiuto prezioso. Spesso diciamo che da noi si trova un po' di tutto nel reparto alimentare. Anche quando non si tratta di prodotti di grandi marchi, sono sempre alimenti di qualità. Nel caso di Cipriani, però, possiamo dire qualcosa di più: non è solo un marchio di alta qualità, ma un nome che è diventato sinonimo di eccellenza, tradizione e bontà.

Un grazie sincero a tutta Cipriani Food, a Cipriani Industrie e al signor Arrigo Cipriani, un uomo lungimirante e visionario che, con i suoi 94 anni, ci ricorda per molti aspetti il nostro caro don Armando.



In ferie con l'algoritmo

di Carlo Di Gennaro

Fino a poco tempo fa, per scegliere una vacanza servivano una guida, i consigli degli amici e parecchio tempo passato a confrontare siti internet. Oggi può bastare una domanda: «Ho cinque giorni, un budget di mille euro, cerco un posto tranquillo e voglio mangiare bene. Dove vado?». A rispondere è un'intelligenza artificiale.

È una trasformazione già in atto. L'AI non si limita più a cercare informazioni ma suggerisce destinazioni, seleziona alberghi, costruisce itinerari e cerca di interpretare i desideri del viaggiatore. Secondo l'Osservatorio EY Future Travel Behaviours 2026, il 56% degli intervistati utilizzerebbe un assistente virtuale basato sull'intelligenza artificiale per organizzare un viaggio. E non soltanto per avere qualche idea: il 29% si affiderebbe all'AI per scegliere l'alloggio e il 27% per individuare destinazione e periodo. In pratica, l'intelligenza artificiale comincia ad avere un ruolo

decisivo già nel momento in cui una vacanza prende forma.

E se la domanda riguarda il Veneto? Una risposta arriva da uno studio realizzato da dAirect, startup italiana che si occupa di intelligenza artificiale applicata al turismo. Tra il 20 e il 30 giugno, a ChatGPT, Gemini e Perplexity è stata posta la stessa richiesta: trovare in Veneto un hotel con un buon rapporto qualità-prezzo per Ferragosto. Tra le quindici strutture che compaiono più frequentemente nelle risposte, otto si trovano in località balneari. In testa ci sono Sottomarina e Jesolo, entrambe presenti nel 43% delle risposte analizzate; seguono Mestre, Eraclea Mare e Caorle. Nella graduatoria compaiono anche Rosolina Mare, Padova, Bassano del Grappa, Treviso, Castelfranco Veneto e Bibione Pineda.

Naturalmente non è una classifica dei migliori alberghi del Veneto: la ricerca misura quali strutture vengono spontaneamente suggerite da-

gli algoritmi quando un potenziale cliente chiede loro un consiglio. La distinzione è importante anche perché si tratta di una ricerca realizzata da un'azienda che opera proprio nel settore dell'AI applicata all'ospitalità, di conseguenza il dato va preso con le dovute cautele. Ma il fenomeno che fotografa è reale. Per anni gli alberghi hanno combattuto per comparire nelle prime posizioni di Google o sui grandi portali di prenotazione. Adesso stanno iniziando a chiedersi anche un'altra cosa: come faccio a essere raccomandato da un'intelligenza artificiale?

Quando chiediamo a un motore di ricerca "hotel a Venezia", otteniamo una lista. Quando chiediamo a un chatbot "trovami un hotel tranquillo vicino a Venezia, con un buon rapporto qualità-prezzo", ci viene invece proposta una selezione. L'algoritmo interpreta la nostra richiesta e decide quali nomi mettere davanti agli altri sulla base di recensioni, prezzo, informazioni presenti sul web, caratteristiche della struttura e molti altri elementi. Ma alcuni di questi non sono chiari, oppure non hanno un valore reale per il turista. D'altra parte questi sistemi, come noto, possono fare errori (anzi, lo fanno di frequente), non sempre dispongono di informazioni aggiornate, e possono interpretare in modo scorretto le nostre esigenze. C'è poi un paradosso. L'intelligenza artificiale promette di organizzare la vacanza nel modo migliore possibile, costruendo un itinerario in base ai gusti dell'utente; ma se milioni di persone fanno domande simili, non rischiamo di finire tutti negli stessi posti?

